

Schienenennahverkehr wird in Baden-Württemberg bis 2017 im Wettbewerb vergeben

Stuttgart. Geht es nach dem Willen des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann (Bündnis 90/Grüne), wird DB Regio Baden-Württemberg einen Großteil seiner heutigen Verkehrsleistungen im kommenden Wettbewerb verlieren. Einen ersten Schritt in diese Richtung machte der Minister im Sommer vergangenen Jahres, als die so genannten Stuttgarter Netze ausgeschrieben wurden. Er teilte sie in drei Lose auf: das Los Neckartal mit jährlich 6,8 Millionen Zugkilometern von Tübingen über Stuttgart nach Heilbronn und weiter nach Mannheim bis Heidelberg sowie von Stuttgart nach Vaihingen, Mühlacker, Pforzheim, Bretten und Bruchsal.

Das Los Rems-Fils umfasst 3,8 Millionen Zugkilometer auf den Strecken von Stuttgart nach Aalen und weiter bis Crailsheim sowie nach Ulm. Die dritte Ausschreibung betrifft das Gebiet Franken-Enz und 4,3 Millionen Kilometer auf den Strecken von Stuttgart nach Würzburg über Heilbronn, nach Karlsruhe über Pforzheim und nach Aalen.

Der Haken an der Geschichte: Kein Bewerber kann alle drei Lose gewinnen, sondern nur maximal zwei. Damit schließt Hermann kategorisch aus, dass in allen Netzen auch das günstigste Angebot zum Zuge kommen kann.

Eine Vorgehensweise, die kritisch gesehen wird: „Wettbewerb sollte aus unserer Sicht das Ziel verfolgen, das qualitativ hochwertigste Verkehrsangebot zum günstigsten Preis zu ermitteln und diesem den Zuschlag zu erteilen“, sagt zum Beispiel Andreas Moschinski-Wald, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg. „Das Modell der Loslimitierung

► *Der Schienenennahverkehr in Baden-Württemberg wird in den kommenden Jahren im Wettbewerb vergeben.*



birgt demgegenüber das Risiko, dass genau dieses Angebot vom Zuschlag ausgeschlossen werden muss, wenn der entsprechende Bieter bereits in beiden anderen Losen erfolgreich ist.“

Auch im Bereich der Fahrzeugfinanzierung, welche das Land durch eine eigens gegründete Schienenfahrzeugs-Finanzierungsgesellschaft Wettbewerbern erleichtern will (siehe Verkehrsmanager 1/2015), werden die gewünschten Effekte wahrscheinlich nicht in vollem Umfang eintreten können. Durch eine Klarstellung im internationalen Bilanzierungsrecht (sog. IFRS) müssen ab 2017 europaweit alle Konzerne auch die von nationalen Tochtergesellschaften geleasten oder gepachteten Fahrzeuge in ihrer Bilanz zu einem nicht unerheblichen Anteil (zwischen 50 und 75 Prozent) ausweisen. Dies führt in der Folge dazu, dass ein erheblicher Teil der vermeintlichen Einsparung einer Finanzierung zu Kommalkreditkonditionen auf diesem Weg über die zusätzlich zu kalkulierende Kapitalverzinsung des bilanzierten Betrages wieder „aufgefressen“ wird. Mit anderen Worten: Die Kapitalkosten werden viel höher sein als in den Modellen des Landes angenommen. Damit wäre die angestrebte Finanzierung zu Kommunal-

kreditkonditionen gescheitert. Und da am deutschen Markt keine so genannten Kleinbahnen im nennenswerten Umfang unterwegs sind, sondern hinter fast allen EVU große ausländische Staatsbahnen oder Kapitalgesellschaften stehen, trifft die neue Regelung auf so ziemlich alle Wettbewerber zu.

Mal abgesehen davon birgt das Finanzierungsmodell noch einen weiteren Nachteil: Das Land und damit der baden-württembergische Steuerzahler stellt den Wettbewerbern seine Bonität zur Verfügung und haftet damit für alle Risiken des Fahrzeugkaufs. Die Muttergesellschaften der Wettbewerber werden so von der Haftung für alle Risiken ihrer deutschen Tochtergesellschaften freigestellt. Die Risiken ihrer deutschen Töchter belasten nicht die Bilanz der Muttergesellschaft.

Der Wettbewerb in Baden-Württemberg wird in seiner gesamten Bandbreite also sicherlich noch für Überraschungen und Gesprächsstoff sorgen. Immerhin geht es, inklusive Angebotssteigerungen, um ein Gesamtvolumen von rund 70 Millionen Zugkilometern, die bis 2017 im Markt vergeben werden sollen. ■

Christian Laufkötter
Fachjournalist, Recklinghausen